



## Notiziario dell'Associazione "V. Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

### Aeroporti: 0,00 euro

Zero euro: è l'importo riservato agli aeroporti nell'accordo Stato-Regione sulle infrastrutture toscane siglato a Roma lo scorso 18 aprile. Un accordo che destina alla nostra regione oltre 8.300 milioni di euro entro il 2010 tra fondi statali, locali e privati:

ferrovie e tramvie	4.764,00
strade e autostrade	3.549,15
porti e interporti	25,82
aeroporti	0,00

E' la risposta delle amministrazioni toscane e romane alla carenza di infrastrutture della nostra regione denunciata con sempre maggiore preoccupazione da tutti come uno dei maggiori fattori di **debolezza** del nostro territorio. Lo attestano gli studi e i monitoraggi di enti e centri di ricerca, lo ripetono i sindacati, le associazioni di categoria, le forze politiche, lo testimonia chi ogni giorno lavora in Toscana o con la Toscana, soprattutto nell'area di Firenze-Prato-Pistoia. Peccato che da questa mobilitazione siano stati esclusi gli aeroporti, le infrastrutture più importanti per la competitività internazionale della regione.

Eppure quello aereo è notoriamente il più debole tra i sistemi di trasporto della Toscana e quindi il più bisognoso di investimenti e potenziamenti per recuperare il **profondo ritardo** sui sistemi aeroportuali delle altre regioni italiane, prima ancora che sul resto d'Europa. Regioni che - a differenza della Toscana - negli stessi accordi con lo Stato hanno destinato ai propri scali progetti e risorse, come i **300 milioni** di euro della Campania (per Napoli Capodichino, Salerno Pontecagnano e l'avvio del progetto del nuovo grande aeroporto vicino a Caserta,

### Attesa fiduciosa

*Vogliamo vedere il bicchiere mezzo pieno anziché mezzo vuoto. Qualcosa infatti si sta muovendo intorno all'aeroporto di Firenze. Potrebbe essere la volta buona, nonostante i problemi che tuttora sussistono e che questo numero del notiziario illustra dettagliatamente con argomentazioni tecnicamente appropriate.*

*E' un fatto (bicchiere mezzo pieno) che il parere della Regione sul piano regolatore aeroportuale è stato finalmente espresso ed è favorevole, anche se le molte, puntigliose e discutibili prescrizioni (bicchiere mezzo vuoto) creano qualche apprensione sull'esito finale della valutazione d'impatto ambientale (VIA) da parte del Ministero dell'Ambiente. La sperimentazione dell'Airbus A.319 da parte dell'Alitalia potrebbe aprire una nuova prospettiva, dopo la fine dell'era del BAe. 146 e superare i timori, da noi più volte espressi, sul futuro del "Vespucci". Ma è una prospettiva che, a questo punto, rende irrinunciabile l'allungamento della pista per evitare eccessive penalizzazioni ai nuovi aerei.*

*Anche la gara per la privatizzazione dovrebbe essere imminente dopo la concessione quarantennale della gestione dello scalo all'AdF. Ma il privato che la vincerà non potrà accontentarsi di gestire l'esistente. Dovrà investire nello sviluppo dell'aeroporto, anche - come si è detto - con il progetto di una nuova pista parallela all'autostrada. Ci auguriamo però che questa non sia un'alternativa all'allungamento dell'attuale pista altrimenti, secondo un vecchio detto, "il meglio potrebbe essere nemico del bene". Sul masterplan la palla ora è al Ministero. Potrebbe prendere atto che comunque il parere della Regione è favorevole (bicchiere mezzo pieno) oppure agganciarsi ad alcune prescrizioni per rilanciare la palla alle istituzioni locali (bicchiere mezzo vuoto). In un momento di crisi del trasporto aereo (terrorismo, guerra, polmonite atipica) è il tempo delle scelte coraggiose. Vanno create subito le condizioni per il rilancio che certamente arriverà, prima o poi.*

*Il sistema aeroportuale toscano deve essere adeguato, specialmente nello scalo fiorentino che è il più debole. La Regione e gli enti locali possono fare ben poco rispetto alla crisi del trasporto aereo e in generale dell'economia. Ma possono fare molto per gli interventi infrastrutturali strategici, come condizione per agganciarsi alla futura ripresa. A cominciare dalle infrastrutture aeroportuali.*

Il Presidente  
Giorgio Morales



sull'attuale base militare di Grazzanise), i **360 milioni** della Sicilia (per i cinque scali esistenti, la conversione in aeroporto civile dell'ex base NATO di Comiso, a Ragusa, e la progettazione del nuovo aeroporto di Agrigento), i **155 milioni** per la Calabria (per gli scali di Reggio Calabria, Lamezia Terme e Crotona e la costruzione del nuovo aeroporto di Sibari).

**L'Airbus A319 introdotto in servizio in aprile dall'Alitalia su uno dei voli da Roma. L'inizio delle operazioni con questo tipo di velivolo rende ancora più urgente risolvere i problemi strutturali dell'aeroporto.**

M. IAROSSI











## Il rumore del "Vespucchi"

Al di là di inutili polemiche, posizioni demagogiche e ambientalismo politici, i dati reali del "Vespucchi" continuano a parlare chiaro. Ecco quanto riportato nella pubblicazione dell'ARPAT "Segnali ambientali 2002" sullo stato dell'ambiente della Toscana in merito alla popolazione esposta al rumore dell'attività aerea dello scalo fiorentino:

anno	60-65 dB(A)	oltre 65 dB(A)*
1998	1.041	35
2000	369	0

\*Livello di rumore incompatibile con la destinazione residenziale.

La netta riduzione del numero di persone interessate dal rumore aeroportuale nel periodo 1998-2000, periodo che ha visto passare il traffico da 1.247.654 a 1.510.492, testimonia la validità del **percorso di mitigazione ambientale** intrapreso dal "Vespucchi", proseguito nel 2002 con l'attivazione delle procedure di volo anti-rumore. Nel frattempo, la popolazione di Firenze interessata da rumore superiore ai limiti di legge per il traffico viario è passata dal 59% al 49% nelle ore diurne mentre è rimasta invariata sul valore del 100% in quelle notturne; i cittadini "colpiti" dal rumore del traffico ferroviario superiore a 60 dB nelle ore notturne sono 7.545, confermando nel 2001 i valori del 1998 (su scala regionale il rumore ferroviario interessa l'8,7% della popolazione, pari a 306.095 abitanti).

## Aeroporti e urbanistica

Firenze e Pisa: due scali, due politiche aeroportuali, due mondi diversi. I propositi di sinergie tra "Vespucchi" e "Galilei" predicati dagli amministratori toscani hanno sempre fatto a cazzotti, nei fatti, con politiche aeroportuali esattamente opposte nei confronti dei due scali. L'ultima dimostrazione è la gestione della questione urbanistica legata ai relativi masterplan.

A **Firenze** sono stati creati i noti problemi pianificando l'assetto urbanistico delle aree attorno all'aeroporto senza tener conto dei progetti e delle esigenze operative dello scalo; è stato piegato il masterplan aeroportuale alle previsioni del Piano di Castello costringendo l'AdF a rifare più volte studi e progetti ed a ridimensionare gli interventi per il "Vespucchi"; sono stati tagliati senza motivo progetti interni all'aeroporto (come l'albergo e l'eliporto); è stata avviata la procedura di valutazione ambientale presso il Ministero dell'Ambiente con i contrasti irrisolti, allungando i tempi ed imponendo successive revisioni dei piani. Il tutto per interventi aeroportuali di entità limitata, interessanti aree libere dove ci sarebbe tutto lo spazio necessario per dare ampio respiro all'aeroporto con strutture, piazzali, parcheggi e sistemi viari consoni alle esigenze presenti e future dello scalo e non con soluzioni strozzate e distorte.

A **Pisa** la SAT, gestore del "Galilei", ha fatto il masterplan ed ha presentato osservazioni al piano regolatore di Pisa per poter ampliare verso la città di circa dieci ettari l'area civile dell'aeroporto (aerostazioni, parcheggi, sistema viario); il Comune di Pisa ha recepito le richieste della SAT ed ha adeguato i propri strumenti urbanistici alle esigenze del masterplan aeroportuale togliendo i vincoli esistenti sulla zona. Tutto ciò è stato fatto prima di avviare la procedura presso il Ministero dell'Ambiente, così che il relativo iter ha potuto seguire un percorso normale. I progetti del masterplan interessano tutta l'area compresa tra l'aerostazione del "Galilei" e la superstrada Firenze-Pisa-Livorno. Tra le altre cose, prevedono il trasferimento di trentotto famiglie (104 persone) che risiedono in un tratto di strada - via di Cariola - che sarà inglobato nell'area aeroportuale, con l'abbattimento delle abitazioni presenti. Il Piano Strutturale della città di Pisa identificava tale tratto di strada col percorso della via Romea, presente nei documenti a partire dalla seconda metà del XII secolo, classificandola come unica testimonianza rimasta di un antico tessuto agricolo e viario di grande interesse,

già in gran parte cancellato nelle varie fasi di ampliamento del "Galilei". A fronte di questi sacrifici, al termine dei lavori il nuovo assetto dell'aeroporto di Pisa risulterà più funzionale e razionale, rispondendo alle esigenze di massimo sviluppo ipotizzate dal masterplan in funzione del bacino di traffico dello scalo (l'area metropolitana costiera). Quando si vuole, ciò che è necessario si può fare semplicemente e alla luce del sole, nell'interesse di tutti, "senza se e senza ma".



### 40 anni di gestione

Nel momento in cui chiudiamo questo numero del notiziario, una nota di Palazzo Vecchio informa che per la concessione quarantennale della gestione del "Vespucchi" all'AdF manca ancora la **comunicazione ufficiale** da parte dei ministeri competenti e dell'ENAC. Il passaggio, che dovrebbe essere comunque ormai scontato, è determinante per la conclusione della privatizzazione dello scalo con la cessione del 29% delle azioni ad uno dei tre concorrenti: SO.G.IM. e Aeroporto di Copenaghen, SAGAT e NHS, Aeroporto di Francoforte.

La concessione quarantennale consentirà all'AdF di **programmare il futuro** dello scalo fiorentino a lunghissima scadenza, anche se è tutto da vedere se e come tali programmi saranno permessi dalle amministrazioni locali. Assieme a Firenze, la concessione lunga è stata ottenuta da altri gestori tra i quali la GESAC, responsabile dello scalo di Napoli, che ha messo

#### Associazione "V. Giannotti" per lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze

##### QUOTA ASSOCIATIVA 2003

E' aperta la campagna associativa per l'anno in corso.

Chiunque volesse contribuire alla nostra causa e ricevere il trimestrale "Aeroporto", può effettuare un versamento sul c/c postale n° 14413504 intestato all'Associazione.

L'iscrizione prevede una quota minima annua di 30,00 euro per le persone fisiche ed un contributo libero per enti e società.

Il vostro aiuto è di vitale importanza in quanto l'attività dell'Associazione si basa sulle quote associative e sul lavoro volontario degli iscritti.

*Aiutateci a sostenere il "nostro" aeroporto!*

sul piatto il proseguimento del processo di potenziamento di Capodichino e la conversione della base militare di Grazzanise, a Caserta (37 chilometri da Napoli) in nuovo grande scalo della Campania, in un sistema aeroportuale regionale che vede anche lo sviluppo dell'aeroporto di Salerno Pontecagnano (con l'allungamento della pista da 1.450 a 2.000 metri).

## IATA

Dopo lo stop imposto lo scorso anno dal TAR del Lazio per vizi formali in seguito al ricorso della compagnia Ryanair, l'ENAC (Ente nazionale Aviazione Civile) ha riavviato la pratica perché la IATA (International Air Transport Association) provveda a **ripristinare i normali codici** identificativi separati degli aeroporti di Firenze e Pisa. Il provvedimento, nello specifico, chiede che la IATA smantelli l'area metropolitana di Firenze allargata a Pisa inventata nel 1998 per poter identificare con il codice del "Vespucci" (FLR) anche i voli che operano sul "Galilei". Provvedimento che ha fatto felici gli operatori e le compagnie aeree che operano a Pisa ma che ha creato grandi problemi a chi deve volare da e per l'area fiorentina ed agli operatori del "Vespucci".

## BSCI a Firenze

Si è tenuto a Firenze il 21 febbraio scorso il seminario sul fenomeno del "bird strike" organizzato dalla BSCI (**Bird Strike Control Committee Italia**), organismo che dal 1987 si occupa del rischio di impatto dei volatili con gli aerei (bird strike) nelle delicate fasi di atterraggio e decollo. Nel corso del 2002 in Italia sono avvenuti 280 eventi di questo tipo, fortunatamente senza gravi conseguenze. L'appuntamento è stata l'occasione per fare il punto della situazione sull'aeroporto di Firenze, uno degli scali nazionali più attenti al problema ed uno dei più impegnati nell'impiego di soluzioni ecocompatibili.

L'area dello scalo fiorentino presenta varie situazioni che favoriscono la presenza di volatili: discariche, specchi d'acqua (l'Arno e i laghetti), il centro ortofrutticolo, campi coltivati. Dal 1998 sono state messe in atto varie **misure attive e passive** volte ad allontanare gli anima-



Un Dash 8-Q400 della Lufthansa in rullaggio sui piazzali del London City Airport.

li o scoraggiarne il passaggio nella zona della pista: emissioni sonore, cani addestrati, sfalcio erba, livellamento del terreno, drenaggi idrici, controllo della conduzione agricola. Grazie a questi accorgimenti si è passati dai sei impatti ogni 10.000 movimenti aerei del 1998, a un impatto ogni 25.000 del 2002 ed è stata ridotta al minimo la presenza di volatili nei pressi dell'aeroporto passando, nello stesso arco di tempo, da 295 a 30 avvisi di pericolo agli aerei (BirdTam).

## Avro RJX in museo

Si è salvato dallo smantellamento il prototipo dell'Avro RJX100, il jet della BAE Systems che avrebbe dovuto sostituire i BAe.146 e gli Avro RJ e che doveva essere l'aereo di riferimento per il futuro dell'aeroporto di Firenze. Il velivolo, uscito di scena prima ancora di entrare in servizio per la chiusura della linea di produzione dell'industria inglese, ha effettuato il suo ultimo volo per trasferirsi da Woodford, sede della BAE Systems, al Manchester International Airport. Qui diverrà l'elemento centrale

*Il mezzo impiegato dalla Bird Control di Firenze per allontanare i volatili dall'area dell'aeroporto utilizza emissioni sonore che riproducono i segnali di pericolo e soccorso di una quindicina di specie diverse.*



BIRD CONTROL

della mostra statica del North West Aviation Heritage Display, il nuovo museo dell'aviazione che aprirà entro il 2003.

## London City verso i 4 milioni

Costruito da zero nel 1986 per 1,2 milioni di passeggeri, dimensionato negli anni su una capacità di due milioni, il London City Airport ha varato un nuovo piano di sviluppo per raggiungere i **quattro milioni** di passeggeri entro il 2010. L'obiettivo sarà raggiunto grazie al raddoppio dei movimenti aerei dagli attuali 36.500 a 73.000 per cui il city airport ha ottenuto l'autorizzazione dalle autorità cittadine. Attualmente lo scalo, inserito nel tessuto urbano di Londra a 10 minuti dalla City, gestisce 1,6 milioni di passeggeri con quasi 500 voli settimanali per 22 destinazioni. Le autorità aeroportuali ritengono di poter arrivare a **otto milioni** di passeggeri nel 2030. Intanto la London City Airport Ltd, gestore dello scalo, nell'ottica della diversificazione dei servizi alla clientela, si è dotata di un jet executive Falcon 900EX ed ha realizzato sullo scalo un apposito Jet Centre.

## Aeroporto

Anno 7 - Numero 2  
N° progressivo 23 - Aprile-Giugno 2003

Notiziario trimestrale dell'Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze

Direttore responsabile: Marco Iarossi  
Redazione: Marco Iarossi, Sergio Iarossi  
Autorizzazione del Tribunale di Firenze  
n° 4710 del 24/7/1997  
Stampa: tipografia Cartei, Firenze



Associazione "Valentino Giannotti" per lo Sviluppo dell'Aeroporto di Firenze  
Casella Postale 1463, Firenze 7,  
50121 Firenze  
Tel. 055/330601, Fax 055/330119

Presidente: Giorgio Morales

Sede legale: c/o Studio Marino  
Via Condotta 12, 50122 Firenze